

業務座談與 意見交流討論

一、提案議題

項次	一	提案單位	信福航業股份有限公司
提案議題	本國籍船舶買賣，請修訂 SOP 作業辦法，祈能無縫交接。		
內容說明	一、本國籍船舶買賣交接，依申辦程序規定，產權未轉移給新船東前，無法申請外籍船員上船手續，又法定容許三分之一外籍船員上國輪服務，形成接船時，短缺部份職責船員，無法無縫交接影響馬上開航營運。 二、若發生國輪互相在國外交接，產權未移轉，不得核發新船名國籍證書，CR 中國驗船中心係依國籍證書等，驗證核發適航之短證，以利無縫接軌，以免影響航運，如此矛盾程序，祈請明智改善修訂，以利我國輪航運發展。		
具體建議	一、建請修訂 SOP 作業辦法，讓申辦手續得以遵循。 二、也讓交接公司、相關單位等，怨聲得以平息。		
初擬意見 (船舶組)	一、查本案依本局第 37 次局務會議主席裁示辦理，並於 104 年 7 月 17 日在本局網站/為民服務/下載專區/公告有關「國內船舶買賣所有權移轉前得申請臨時國籍證書影本」。 二、本案臨時國籍證書影本僅供下列申請使用(有效期限 3 個月): (一)申請外籍船員僱用手續(船員總工會) (二)申請 CR 驗船中心簽發開船通關證書及所有驗船文件 (三)申請國家傳播委員會無線電台證書及設備裝置 (四)申請最低船員安全配額證書 (五)運送人申請 P&I 所需文件		
決議	本局已訂有「國內船舶買賣所有權移轉前得申請臨時國籍證書影本」之相關規定，依該規定辦理。		

項次	二	提案單位	船務代理公司
提案議題	關於船隻進港後移民署發放船員登岸證事宜，建議移民署航前系統更新設計，在登岸證審核通過後即可由代理行列印給船員使用，而不必再由每一艘的查驗長官蓋章，在代理行已具保的基礎下，方屬便民。		
初擬意見 (移民署)	一、依外國人臨時入國許可辦法第 5 條規定，外籍船員於臨時入國前，由機長船長或運輸業者檢附有效之外國護照、航員證或船員服務手冊及航行任務證明向內政部移民署申辦臨時入國許可。 二、該署執行入出國查驗需實際就船舶進港之船員進行人別確認，並查核證件資格及鑑別證件，查核未受我國管制後，始得於臨時停留許可證核蓋臨時入國許可章戳，許可入境。		
決議	照案通過。		

項次	三	提案單位	高雄市船務代理商業同業公會
提案議題	請協助督促“勞動部”儘速將駐船監督管理（Supervisor）列入 84-1 之範圍。		
內容說明	本行業之駐船監督管理人（Supervisor）係-專業且諳國際語言之人才，船舶滯港期間均由此人負責整個動態控管。		
具體建議	應立即將此專責人員列入勞基法 84-1 條處理。		
初擬意見 (航務組)	中華民國船務代理商業同業公會全國聯合會已於 106 年 3 月 29 日向勞動部提出申請適用勞動基準法第 84-1 條，經勞動部於 106 年 8 月 8 日召開勞動基準諮詢會議並經委員諮詢已初步獲全部委員同意，後續俟勞動部研處。		
決議	本局將持續追蹤勞動部之研處結果。		

項次	四	提案單位	高雄市船務代理商業同業公會
提案議題	船隻靠港作業派工不足，影響裝卸作業延時，船期延誤，成本加重損失嚴重。		
內容說明	散雜貨船隻靠港後，調派不到碼頭作業人員，缺工嚴重，影響作業延誤，致使碼頭塞港，船隻等候裝卸作業，船期損失嚴重。		
具體建議	裝卸公司開放民營後，互相競爭殺價，作業費低廉，裝卸公司找不到適合的人，建議港務公司應與裝卸公司協調重整收編，有效運用人力。		
初擬意見 (港務公司)	有關碼頭作業人力不足問題，港務公司協助求才辦理情形如下： 一、於港務公司高雄分公司全球資訊網頁刊登訊息公告，協助徵才事宜。 二、106年7月27日邀請散雜貨裝卸業者及南部相關學校辦理產學合作及自動化可行性會議，依該次會議結論「(三)拜訪高雄市勞工局訓練就業中心求才組是否有其他宣導方式可協助業者招攬人才。」港務公司高雄分公司於106年9月8日拜訪高雄市勞工局訓練就業中心求才組，洽商協助裝卸業者徵才事宜。 三、106年9月12日轉送高雄市政府勞工局提供之求才登記表予散雜貨裝卸業者。 四、106年9月25日港務公司高雄分公司提報散雜貨裝卸業者徵才需求函送高雄市政府勞工局協助辦理徵才事宜。 五、106年10月12日高雄市政府勞工局辦理小型徵才活動，計有兩家散雜貨裝卸業者到場求才。 六、依船舶貨物裝卸承攬業及船舶理貨業管理規則，僱用作業人員如有不足，亦應回到受理申請籌設及許可之主管機關(航港局)協助改善。		
決議	請港務公司持續召集相關公(協)會及業者，共同研商具體可行之方案，維持高雄港之裝卸效率。		

項次	五	提案單位	高雄市船務代理商業同業公會
提案議題	請協助港口貨物裝卸承攬業者培訓裝卸各項技術員。		
內容說明	目前因少子化影響，裝卸作業各項技術員欠缺非常嚴重，貴局為港口管理單位，理應協助業者求才及培訓，以免影響整個港口之工作，而影響國家總體經濟。		
具體建議	一、求才方面：應從學校（高中職）廣為宣傳，列為重大政策執行。 二、培訓方面：可由現有業者中取資深者作為新進者培訓工作。		
初擬意見 (港務組)	一、為解決船舶貨物裝卸人力缺乏困境，本局前於 104 年協助業者辦理就業媒合活動，未來將持續與相關業別商業公會合作就業媒合活動或走入校園徵才，使年輕人瞭解港區作業狀況及待遇，鼓勵青年投入船舶貨物裝卸承攬業就業行列。 二、至於技術培訓方面，勞動部技能檢定中心已於 106 年 8 月 17 日完成術科考試試題放寬，原固定式起重機操作（伸臂式）檢定場地半徑約 10-15 公尺之規定，放寬至 10-40 公尺，該中心 106 年 9 月 29 日完成檢討場地評鑑規定，已可供更多符合資格之訓練中心申請評鑑，以符實需。 三、臺灣商港事業發展協會 106 年 9 月 28 日召開第 2 屆第 8 次理監事會議，本局亦將散雜貨裝卸業勞動力問題，提案請協會共同研議改善方案，協會承諾將彙整業者意見供本局參考。		
決議	一、求才方面：本局持續跟業者搭配，走入校園宣導；另請業者提報缺額需求，本局將協助與各地方政府媒合人才。 二、培訓方面：勞動部已放寬試題及檢定場地標準，本局將逐步協助業者培訓人才。 三、有關船舶貨物裝卸承攬業開放外勞需求一節，請相關公（協）會向勞動部提出申請，本局適時提供協助。		

項次	六	提案單位	高雄市船務代理商業同業公會
提案 議題		二班（17 時-22 時）/三班 22 時-06 時、星期六、日及假日，貨主（廠商）不提貨，不裝貨。擬請建議修法不提貨，不裝貨之廠商需改進倉驗放裝貨、提貨。	
內容 說明		貨主、港務公司、海關確定政策，原始貨物進倉待驗放行提貨，中期經濟起飛，倉庫不敷使用，改可船邊提貨、裝貨，後期經濟衰退/一例一休實施後，二班、周六、日貨主不提貨、裝貨，致使船隻延誤，碼頭塞港，成本逐漸增加，須改進倉候驗提貨，為什麼政策無法改變，必須研擬對策，航商無言抗議，航商就該死。	
具體 建議		致使碼頭塞港，船期延誤，租傭成本提高，作業產生滯留，倉租、堆高機使用等等，下游配合公司加班費增加，須研擬對策修法。	
初擬 意見 (港務 組)		有關貨主未依限提領或裝貨，屬雙方運送契約訂定議題，建議航商可於運送契約訂定運輸條件，依實際支出費用收費，例如：倘貨主未依限提領或裝貨時，需支付代為提領或裝貨之相關費用。	
決議		本局將錄案針對本議題召集相關單位研商處理辦法。	

項次	七	提案單位	高雄市船務代理商業同業公會
提案 議題	散雜貨船隻調派進存連鎖〈保稅〉倉庫、空地嚴重不足。		
內容 說明	港務公司規劃之連鎖保稅倉庫、空地不足，為營利將倉庫空地出租，沒有預留倉庫、空地規劃為連鎖保稅區，貨物無地方存放，船隻等候造成損失。		
具體 建議	建議港務公司必須重新編列保稅連鎖倉庫、空地，續保貨物准存順暢，以免船隻等候造成損失。		
初擬 意見 (港務 公司)	一、港務公司高雄港現有聯鎖倉庫計有：棧 6-1A/6-1B、7-2A/7-2B、8-2 倉庫；聯鎖露置場計有：7 號空地、7-2 空地及 9 號空地。 二、上開倉(場)空間於明(107)年度為配合高雄港未來整體發展所需調整用途，同時已規劃將 47-1 及 47-2 倉庫辦理聯鎖倉庫；另將 48 號碼頭部分後線場地辦理聯鎖露置場，以兼顧聯鎖倉(場)使用需求。 三、另港務公司刻正收回 31 號露置場，俟業者需求辦理聯鎖，屆時提供業者儲放貨物。		
決議	一、請港務公司錄案，後續與相關單位召會討論。 二、請本局(南部航務中心)追蹤瞭解。		

項次	八	提案單位	中華民國引水協會、中華民國船長公會
提案 議題	建請鈞局協助轉請國家通訊傳播委員會，嚴格管制臺北港港勤網專用特高頻頻道，免遭受嚴重干擾，以維航安案。		
內容 說明	一、臺北港近年來有關港勤網專用特高頻頻道受到外來干擾，嚴重影響引水人與拖船間通聯，此種干擾對港口狹窄水域船舶操縱造成嚴重困擾及不便。 二、另對碼頭領班、帶纜工、引水艇船長等之間，皆影響工作分心、操作出錯之問題，而會造成災害實不得不事先加以防範為要。		
具體 建議	建請 鈞局協助商請國家通訊傳播委員會，嚴格管制臺北港港勤網專用特高頻頻道，以維臺北港港口及船舶航行安全。		
初擬 意見 (國家 通訊 傳播 委員 會)	一、經蒐集相關電波資料及分析臺北港信號臺提供之錄音檔案，尚未發現干擾電波訊號有固定之發射來源，且錄音檔內容多為雜訊音或短暫語音，難以依內容鑑別發訊者資訊。 二、依前揭資料研判，干擾發射源具有發射時間不固定、非持續發射及發射位置非固定等特性，爰迄今尚無法掌握特定使用對象。 三、本案之干擾源因有其特殊性質，本會特於 106 年 10 月 27 日派員赴新北市八里區臺北港行政大樓，向引水人辦公室及信號臺相關人員說明辦理情形並提改善建議（如設置中繼站臺）供參。 四、本會仍將持續追蹤辦理本案。		
決議	照案通過，國家通訊傳播委員會將持續追蹤辦理。		

項次	九	提案單位	中華民國引水協會、中華民國船長公會
提案 議題	陳請 鈞局轉令各港航務中心，檢查進出港船舶依規定需架置「引水梯及接送引水人舷梯」之有效固定設備，以為航行引水作業及人命安全由。		
內容 說明	依據海上人命安全公約 Safety of Life at Sea(SOLAS)第23 條第 3.3.2 之規定船舶均需要求架置「引水梯及接送引水人舷梯」之固定裝置(包括殼磁吸式固定器或真空式固定器等)，以為船舶航行、引水人作業及人命安全。		
具體 建議	陳請 鈞局通令各港航務中心，依海上人命安全公約之要求，檢查各船舶需架置「引水梯及接送引水人舷梯」以維安全。		
初擬 意見 (航安 組)	本局將責由各航務中心加強船舶引水梯及相關設備之檢查，並擬於近日邀集全國船聯會、船務代理業公會、港務公司、引水協會及引水人辦事處等召開「精進引水人作業安全」研商會議，具體彙聚引水人登離船之安全注意重點。		
決議	照案通過，本局將邀集相關單位召開「精進引水人作業安全」研商會議，具體彙聚引水人登離船之安全注意重點。		

項次	十	提案單位	基隆市船務代理商業同業公會、 基隆市國際輪船商業同業公會
提案 議題	請問航港局對基隆港未來的發展有何看法？或前瞻性的規劃？		
內容 說明	目前對基隆港有東櫃西遷、內客外貨、東客西貨，更有將內港規劃建立空中綠廊或親水公園的等等說法。 這些說法都未曾與港區業者溝通，但如果確定要執行對基隆港未來的影響很大，基隆港營運空間將會大幅減少，造成基隆港競爭力低落，大者影響國家經濟，小者影響港區眾業者生計。		
補充 說明	一、基隆港自民國 70 年起即有深水港需求及建言，102 年起 CMA CGM、HMM、皇家加勒比郵輪均向基隆港提出深水碼頭需求。 二、基隆港財政部關務署、內政部移民署、海巡署提出嚴正要求 CIQS 各機關行公權力管制區執行空間不足。 三、國際港為臺灣命脈，關乎國境安全、經濟民生，市政不宜過度干預。 四、基隆港重大事項，東櫃西遷、軍港西移、東 3 東 4 空地取消、西 16 空地縮減、親水區設置等眾多項目同時進行，基隆港運作困難。 五、市府辦活動於港區水域、港區設市民活動空間，有港航安全、國境安全管理之隱憂。 六、港區內商場所能提供之工作機會與經濟效益，比不上喪失的泊位、消失的基礎建設、港區作業空間調度能力效能及國際形象名聲，基隆有足夠海岸線發展觀光事業，而非侵蝕港埠設施，市民活動進入港區降低效能，非國家之福。 七、港市為生命共同體，高雄為前車之鑒，入港區損市民工作機會，人口外移、稅收減少。祈望 諒察。		

項次	十	提案單位	基隆市船務代理商業同業公會、 基隆市國際輪船商業同業公會
具體建議		建議航港局要重視港區業者意見多做協調溝通，尋求對基隆港最有利的發展規劃，盡量保有目前的營運範圍，再來研究興建深水碼頭、深水港的可能。 讓基隆港的競爭力提升，再創基隆的榮耀，不要讓基隆港淪為親水觀光之途。	
初擬意見 (港務組)		一、依據商港法第 6 條，港務公司於研擬基隆國際商港區域之整體規劃及發展計畫，須徵詢商港所在地基隆市政府意見，爰基隆港目前定位為近洋航線貨櫃及國際郵輪母港，係已配合基隆市政府發展觀光政策，將內港區設定朝向客運功能發展，已先從該港底端建設完成海洋廣場，西岸內港區亦將結合都市更新，計畫朝向土地再開發，提升基隆港灣城市形象與門戶地位。 二、依行政院奉核之「臺灣國際商港未來發展及建設計畫」(106-110 年)，基隆港無擴港需求，往後若經港務公司評估基隆港有深水碼頭需求，則可滾動前開計畫報院核定。另為兼顧基隆港觀光及港埠發展，將建議港務公司未來於基隆港相關規劃案，應於規劃前或過程中與航商充份溝通，以期達到最佳效益。	
決議		請港務公司未來對於基隆港之相關規劃，應充分與航商業者溝通，以達客貨發展之平衡。	

項次	十一	提案單位	高雄市商港港勤交通船商業同業公會
提案議題	有關船舶「帶解纜作業員」，建請可適用勞基法第 84 條之 1		
內容說明	有關本會船舶「帶解纜作業員」其工作性質與港區裝卸業及船務代理業、裝卸管控指導員等完全相同。 (船舶進出港時段即為工作時間，協助船舶帶解纜靠離碼頭，港區為 24 小時，全年無休作業，船舶進出港時間無限制，該員必須配合船舶作業，依據事實報請能體恤「帶解纜作業員」之實)		
具體建議	建請主管單位能同意適用勞基法第 84 條之 1，俾使公司聘用人員及管理。		
初擬意見 (港務組)	為釐清所僱勞工是否有適用勞動基準法第 84 條之 1 之必要，建請貴會備妥帶解纜作業員之工作特性及現況等資料逕送勞動部申請，俟勞動部納入勞動基準諮會審查時，如有需要，本局將協助作必要之說明。		
決議	照案通過，請高雄市商港港勤交通船商業同業公會將帶解纜作業員之工作特性及現況等資料逕送勞動部申請，本局將予以協助。		

項次	十二	提案單位	高雄港勤服務股份有限公司 裕品實業股份有限公司 永康船舶股份有限公司 斯密特焜陽港勤服務股份有限公司
提案議題	有關 貴局委請臺灣海洋大學「106 年度船員分流」管理期末報告內容，提出建議事項。		
內容說明	所謂船員分流管理大致是國際線與港區工作船員分別管理。國際線船員適用船員法，而港區船員則改為適用勞基法，有關此項建議，本所屬港區拖船業者公司，在所有法規配套尚未完成，修正前絕對不同意，理由如下： 如果國際線船員適用船員法，與港區作業船員適用勞基法，則顯然船員身分不相同，首先要修正港區各類型船舶之船員配置，不需要如目前比照國際線之配置，可以減少船員配置。另外有關港區工作船員之證照也不需要到 4~6 張之多，要受訓、考試、更換等之規定，及其他因素，增加目前聘用成本極困難，在沒有修法通過及新配套之前，業者是不會同意的。		
具體建議	建請主管機關能務實為重，謹慎行事，以免造成更大困擾。		
初擬意見 (船員組)	一、經多次邀集勞資雙方召會協商並密集拜會相關業者洽談，有關修改船員週工時為 40 小時或將港勤工作船員之勞動與福利條件分流至勞基法管理等方式，不同業者之勞資雙方仍未有共識。 二、經與交通部初步研商，由於勞基法尚有諸多爭議，未來船員分流管理將以工作樣態接近陸上者，參採勞基法有關工時、加班費、休假等規定，於船員法研訂修正條文，並與相關業者及勞方持續溝通協調，並適時滾動檢討修正。 三、另有關港區船舶配額不需要比照國際線一節，因船舶所		

項次	十二	提案單位	高雄港勤服務股份有限公司 裕品實業股份有限公司 永康船舶股份有限公司 斯密特焜陽港勤服務股份有限公司
	須配置船員之資格與人數，係依船舶大小、推進動力及航行區域而定，且查目前航行船舶船員最低安全配額標準，業已將國際線船員與工作船船員之最低安全配額分開規定，爰並無比照配置問題。 四、有關港區工作船船員證照不需要 4-6 張之多，及受訓、考試、更換等相關規定一節，查港區工作船船員仍屬船員，未來將朝船員分流管理方式檢討，僅將船員勞動與福利條件於船員法內分流管理，對於船員之資格、執業與培訓、航行安全及海難處理，並無影響。		
決議	照案通過，本局刻正研擬船員相關修法草案，後續將邀集勞、資雙方研商討論。		

二、臨時提案

項次	一	提案單位	臺北市海運承攬商業同業公會- 葉建明常務理事
提案 議題	隨國際郵輪以我國基隆、高雄為母港之航次增加，建請研擬具體措施，增加郵輪在我母港進行供應補給，以擴大郵輪產值。		
內容 說明	國際郵輪每年以臺灣為母港之航班成長快速，郵輪旅遊人口也成長快速，但郵輪供應鏈所需補給成長有限，應加速推動，以擴大惠我產值。		
具 體 建議	一、要求郵輪業者擴大在臺採購(含轉運補給)。 二、輔導業者(物流、倉儲、港埠作業)共同參與以嘉惠我業者及提升擴大郵輪產業貢獻之產值。		
決議	請港務公司持續協助輔導業者(物流、倉儲、轉口、港埠作業面等)，與國際郵輪公司媒合，提昇在臺補給業務。		

項次	二	提案單位	臺灣港務股份有限公司- 溫大瑋經理
提案 議題	郵輪上的工作人員是否需要船員手冊及四小證？		
內容 說明	目前所知，公主郵輪只要工作人員具有專業能力，郵輪公司會幫忙辦理第三國(如巴拿馬、巴哈馬)相關證件，即可上船工作。只要船籍國認可的做法，郵輪公司就會幫忙處理。 國內法規之規定能否有效幫助我國工作人員上郵輪工作？		
決議	一、郵輪服務人員包括工作人員及船員，演藝人員、餐飲、接待、客房及娛樂設施等工作人員，我國無須取得船員服務手冊，僅須於船上人員名單(crew list)予以註記；至於船長、輪機長等不同職級之船員應依 STCW 國際公約規定完成專業訓練並取得證書，惟部分國家要求郵輪所有服務人員均須完成訓練並取得船員服務手冊，本局業修正船員服務規則，國人已可先自費參訓(基本安全訓練等)，結訓合格後同時取得訓練證書及手冊，至郵輪工作已無障礙。 二、此外，海洋觀光、餐飲相關科系可申請專業訓練融入教育課程，完成在校取證，並進行船上短期教學訓練，增加學生上郵輪實習機會。 (船員組)		

項次	三	提案單位	臺北港貨櫃碼頭股份有限公司- 林澤宇總經理
提案 議題	自由貿易港區設置管理條例第七章罰則第 38 條:自由港區事業依第 17 條第 1 項或第 3 項規定向海關通報，有虛報或不實情事者，由海關按次處新臺幣三萬元以上三十萬元以下罰鍰…。 對實務操作的「自由港區業者」有處罰不合理與過重的情形。建議修改條文。		
內容 說明	自由港區業者所承攬的業務中，有部分是代個別貨主操作的，在貨物包裝內容物的數量清點或報單內容常有因貨主或報關的疏失，於海關查驗時，若發現有不符的情形，海關雖理解無故意虛報或不實的情事，但海關也僅能依第 38 條開立最低 3 萬元的罰鍰(縱然貨品價值或稅額僅有數百或上千元的金額，顯然不符比例原則)。		
具 體 建議	一、建議改以： (一)依「海關緝私案件減免處罰標準」之相關法規辦理。 或 (二)修正自由貿易港區設置管理條例罰則，改以按貨價或進口稅金的若干倍來處罰。 二、另建議簡化並放寬自由港區事業者的申請。		
決議	本局後續研議事項如下： 一、有關建議修法部分，後續跟交通部、財政部關務署協調。 二、另將協助釐清自由港區事業跟貨主之間的權利義務關係。 (港務組)		

項次	四	提案單位	台灣商港事業發展協會- 陳清擇秘書長
提案 議題	基隆港理貨員人力不足之問題及建議。		
內容 說明	基隆港理貨員問題存在很久，26 年來理貨員沒有發過新證，導致理貨員出現嚴重斷層、人力不足、年邁，對基隆港之影響，非常嚴重。		
具 體 建議	主政單位應設法研商解決理貨員人力不足問題。		
決議	本局後續邀集資方及勞方代表協商適當處理方式。 (港務組)		